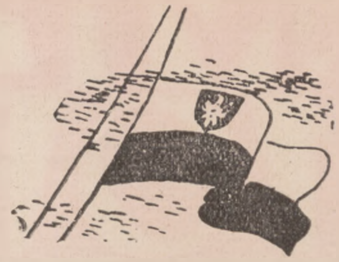
MŁODZIEŻ MORSKA

MIESIĘCZNIK MŁODZIEŻOWY LIGI MORSKIEJ

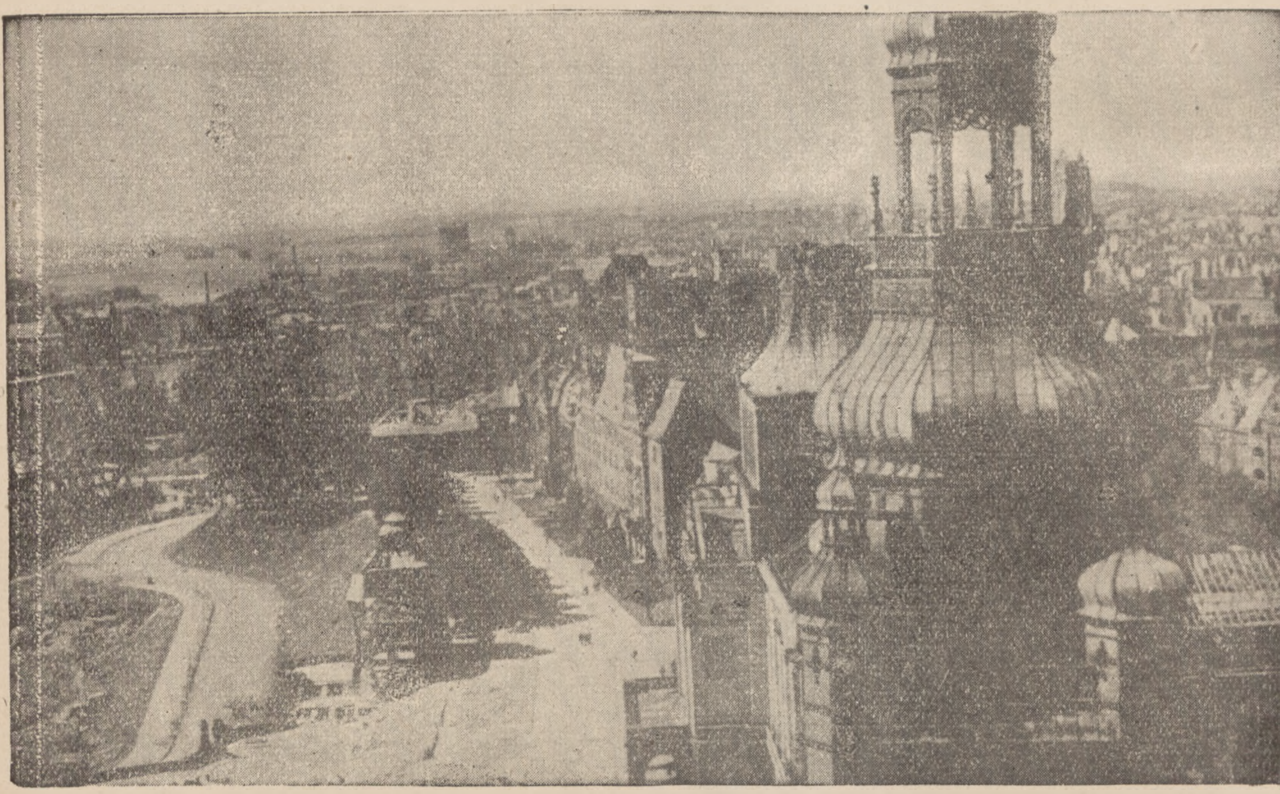
Nr. 10 WARSZAWA – PAŹDZIERNIK 1947 R. Rok III







Gospodarz województwa szczecińskiego, wojewoda ppułk. Leonard Borkowicz, bierze czynny udział w pracach Ligi Morskiej, opiekując się młodzieżą i jej wychowaniem morskim. Wojewoda jest zapalonym żeglarzem. Piastuje godność Komandora Oddziału szczecińskiego Yacht-Klubu Polski.



Miasto Szczecin, którego port dzięki zapleczu i eksportowi węgla wyrasta do skali wielkich portów w Europie, dźwiga się z ruin. W ostatnich miesiącach był Szczecin wielokrotnie miejscem Zjazdów o znaczeniu ogólnopolskim. Wrześniowy III-ci Zjazd Przemysłu Ziem Odzyskanych umożliwił zwiedzenie miasta i portu wielotysięcznej rzeszy młodzieży szkół przemysłowych.

MŁODZIEŻ MORSKA

Nr 10 Warszawa — Październik 1947 r. Rok III

MŁODZIEŻ NA ZIEMIACH ODZYSKANYCH

Uczestnicy III-go Zjazdu Przemysłowego Ziem Odzyskanych, który odbywał się w Szczecinie w dniach 7, 8 i 9 września br., mieli możność zetknięcia się z masą młodzieży, kształcącej się w uczelniach przemysłowych na tych ziemiach. Przed uczestnikami defilowały zwarte szeregi uczniów w strojach górników, w mundurkach szkolnych, dokumentując udziałem swym w Zjeździe wkład młodzieży w dzieło odbudowy gospodarki na Ziemiach Zachodnich. Bez przesady można użyć terminu w k ł a d. Te młode, ale krzepkie dłonie kształcą się w warsztatach pracy, które w niedalekiej przyszłości zostaną objęte przez młode pokolenie pracowników przemysłu polskiego. W Szczecinie manifestacja przeszło 10-tysięcznej rzeszy uczniów była świadectwem troski rządu o przyszłość narodu. Jak nigdy dotąd w historii zatroszczyliśmy się o młodzież, dając możność kształcenia się, zdjęliśmy troskę o wyżywienie, dając w bursach i internatach dach nad głową i posiłek. Na Ziemiach Odzyskanych znikły czeredy dzieci ulicy, tak liczne dotąd, czeredy wyrosłe pod okupantem, wykolejone, zdeprawowane, goniące za łatwym, nie zawsze godziwym, zarobkiem.

W Szczecinie bodaj po raz pierwszy w Polsce ujrzeliśmy szeregi młodych, wprzęgniętych w rytm pracy, wychowywanych od dzieciństwa w szacunku dla niej i w umiłowaniu zawodu. Bo nie zawsze nauka szkolna miała dawniej realne podstawy, nie zawsze zapewniała przyszłość. W Polsce przedwojennej pokutowała mentalność produkowania „gimnazjastów", mających od dzieciństwa wszczepioną pogardę dla pracy i świata pracy, aspirację do zdobycia doktoratu, jako patentu, gwarantującego aksamitne życie w roli „nadradcy" lub „mecenasa". Wytwarzało to nadprodukcję inteligencji, nie mogącej mimo dyplomu znaleźć stanowiska, wypełniającej biura i urzędy „elitą", nie mającą zastosowania dla zdobytej w mozole nauki. Miło jest stwierdzić, że w Polsce demokratycznej zmieniło się to radykalnie. Szeroki wachlarz specjalności, związany ściśle z typami szkół, daje możność od dzieciństwa poświęcenia się określonej dziedzinie, sprecyzowanemu zawodowi. Kształcenie z a w o d o w e ma wartość nieprzemijającą, daje możność pogłębienia znajomości fachu, udoskonalenia narzędzi i systemu pracy. Wynalazczość na polu organizacji pracy, pomysłowość w dziedzinie upraszczania zadań, oszczędzania energii, jest zjawiskiem motorycznym. W hutach i kopalniach, na fabrykach i warsztatach coraz częściej i liczniej rejestrujemy wynalazki i pomysły, dające oszczędności pracy i materiału. Jest to wynik doskonalenia się pracownika, myślowego, inteligentnego podejścia do fachu.

Minister Ziem Zachodnich, wicepremier Gomułka, w przemówieniu, wygłoszonym na III-cim Zjeździe Przemysłowym Ziem Odzyskanych, dał istotną charakterystykę wartości młodzieży dla narodu. Cytujemy Jego słowa, tchnące radością i dumą, że Polska demokratyczna potrafiła młode pokolenie wprząc w rydwan pracy dla przyszłości kraju.

„Widzieliśmy wszyscy przed chwilą defilujące oddziały szkolnej, przemysłowej młodzieży. Towarzyszyła im nasza duma i radość. Śmiały się do nich nasze serca. W ich postaciach maszerowała rodząca się siła i rosnące bezpieczeństwo kraju, przyszłe szczęście i dobrobyt naszej ojczyzny. Reprezentowali oni naszą wiarę i nadzieję na przezwyciężenie trudności, które przezwyciężyć musimy na drodze realizacji planu gospodarczego. Ta młodzieżowa kadra budowniczych nowej Polski i nowego życia to najcenniejsza zdobycz w całym dotychczasowym dorobku. Jeden tylko brak możemy stwierdzić, patrząc na szkolną młodzież przemysłową — jest jej jeszcze za mało. Nie potrafiliśmy jeszcze wydobyć z organizmu państwowego takiej sumy środków, która pozwoliłaby na szkolenie całego narybku młodzieżowego, niezbędnego dla rozwoju przemysłu i życia gospodarczego.

W młodzieży polskiej, w młodym dorastającym pokoleniu narodu polskiego, tkwią wielkie możliwości gospodarcze, tkwi wielki potencjał produkcyjny, niewykorzystany po dzień dzisiejszy całkowicie. Nikt nie wątpi, że cała młodzież gotowa jest pracować z zapałem i poświęceniem dla Polski, jeśli do tej pracy zostanie zorganizowana. W bratnich nam krajach słowiań-

skich, w Jugosławii i Bułgarii, młodzież zorganizowana w ochotniczych drużynych pracy, dokonuje wielkich wyczynów budowniczych. A młodzież polska nie jest ani mniej ofiarna, ani mniej wytrwała i zahartowana w pracy i służbie dla ojczyzny od młodzieży innych krajów słowiańskich. Polskie młodzieżowe brygady pracy okazały się bądź najlepsze, bądź jedne z najlepszych wśród brygad młodzieżowych wielu innych narodowości, biorących udział w odbudowie Jugosławii i Bułgarii. Polska winna wykorzystać doświadczenia pracy młodzieży jugosłowiańskiej i bułgarskiej tymbardziej, że naskutek sprowadzenia do minimum liczby wojska polskiego zdecydowana większość poborowej młodzieży nie jest powoływana do służby wojskowej".

Niech słowa te będą otuchą dla młodego pokolenia, niech spełni ono pokładane w nim nadzieje. Lepsze Jutro Polski zależy od młodych i do nich należy przyszłość Polski.

S. Z. Z.

Klemens Tomczek

Drugim towarzyszem wyprawy afrykańskiej Rogozińskiego był Klemens Tomczek, urodzony dn. 23 listopada 1860 r. w Trzemesznie. Naukę rozpoczął w Ostrowiu Wielkopolskim, gdzie jego ojciec był nauczycielem gimnazjalnym. Na stanowisko to został przeniesiony z Trzemeszna przez władze pruskie za karę w związku z patriotycznym stanowiskiem młodzieży i nauczycieli wielkopolskich w Powstaniu Styczniowym. Po śmierci ojca młody Klemens zmuszony jest na skutek warunków materialnych, których nie może mu dostarczyć rodzina, jąć się pracy. O własnych siłach kończy gimnazjum we Wrocławiu, a następnie wstępuje do akademii górniczej we Fryburgu.

W gimnazjum kolegą jego jest Rogoziński. Wkrótce obaj chłopcy złączeni wspólnymi zainteresowaniami i chęcią poznania dalekich lądów, stają się przyjaciółmi. Nic więc dziwnego, że gdy Rogoziński w 1881 r. rzuca hasło „jedziemy do Afryki", zgłasza się zaraz doń Tomczek i w dniu 13 grudnia 1882 r. wyrusza wraz z nim i Janikowskim do Afryki.

Po przybyciu wyprawy na wyspę Mondoleh Tomczek i Janikowski rozpoczynają budowę bazy operacyjnej dla polskiej wyprawy. W dniu 21 lipca 1883 r. Tomczek wraz z Rogozińskim wyrusza na pierwszą wyprawę badawczą ziemi kameruńskiej. W czasie trwania jej podróżnicy badają rzekę Rio Mungo oraz kraje Mung i Bakunda. Docierają do stolicy Bakunda-ba-Nambeleh, a następnie odkrywają nieznane jezioro Balombi-o-Mbu, (które na cześć hr. Benedykta Tyszkiewicza, jednego z protektorów wyprawy, nazwali jeziorem Benedykta) oraz kataraktę Małego Mungo.

W następnej wyprawie, na czele której stanął sam Tomczek, gdyż Rogoziński zachorował a Janikowski musiał pozostać na stacji, dociera do tajemniczego jeziora Słoniowego, o którym krążyły między Murzynami legendarne wieści.

Wyprawy odkrywcze prowadzone były stale aż do połowy maja 1884 r. Obaj badacze, Rogoziński i Tomczek, po każdej wyprawie odpoczywają na stacji, porządkując poczynione spostrzeżenia i odkrycia.

W dniu 11 maja 1884 r. nastąpiła katastrofa. W czasie nieobecności Rogozińskiego, Tomczek nagle zachorował. Następnego dnia stan zdrowia uległ pogorszeniu i wystąpiły objawy malarii. Wezwany do chorego misjonarz angielski oświadcza, że choroba jest śmiertelna. W ciągu tygodnia chory jest nieprzytomny, chwilami tylko odzyskując świadomość. Pewne polepszenie następuje dnia 20 maja. Chory odzyskał przytomność, a nawet podniósł się z łóżka. Czuwający przy nim Janikowski nabrał otuchy, sądząc, że ukochany przyjaciel powraca do zdrowia. Tymczasem były to ostatnie chwile życia Tomczeka. W pewnej chwili chwycił Janikowskiego za rękę, wołając: „Janikowski daj rękę... uściśnij mocno... umieram"; w pięć minut potym skonał.

Przyjaciele pochowali zmarłego na wzgórku między dwoma palmami. Niewielka grupa Anglików, przybyłych z sąsiedniej stacji Wiktoria, brała udział w obrzędach pogrzebowych.

Rogoziński i Janikowski, by otrząsnąć się ze smutnych wspomnień, jakie na każdym kroku nasuwały im się na stacji, powierzyli opiekę nad nią zaprzyjaźnionym krajowcom i wyruszyli łodzią do Gabonu, a następnie na rzekę Remboe.

Do Mondoleh powrócili dopiero 14 lipca, by dalej prowadzić badania.

Zasługą Tomczeka było odkrycie źródeł i zbadanie górnego biegu rzeki Rio del Rey, których poszukiwano przez dwa wieki, następnie odkrycie tajemniczego jeziora Słoniowego, w którego istnienie wątpiło wielu badaczy afrykańskich. Oprócz tego opracował wiele ścisłych map i materiałów nowoodkrytych części kraju Bakunda, biegu rzeki Mungo, środkowej części Małego Mungo, jeziora M'Bu i wielu innych.

W. Przyborowsk



MORZA ŚRÓDLĄDOWE

Do mórz śródlądowych zaliczamy Bałtyk, Morze Śródziemne, Morze Czarne, Morze Czerwone i Morze Perskie (inaczej zwane Zatoką Perską). W niniejszym artykule pragnę wykazać różnice, jakie zachodzą w warunkach bytowania zwierząt w morzach otwartych i śródlądowych i wpływ tych warunków na odmienne kształtowanie się fauny.

Zajmiemy się najpierw sprawą wysłodzenia wody morskiej. Zależy ona przede wszystkim od ilości i wielkości rzek, wpadających do danego morza, od głębokości morskiej oraz od odległości rozpatrywanego punktu morskiego od oceanów. Jeżeli w Kattegacie mamy jeszcze 15—20 „pro mille" zasolenia wody, to w środkowej części Bałtyku, na głębokości 100 — 200 m, już tylko 10 — 12 „pro mille". Im dalej od Kattegatu, tym ilość soli się zmniejsza. A więc przy ujściu Wisły i na głębokości 100 m przy wyspach Alandzkich 8 „pro mille". Przy tychże wyspach na głębinie 50 m, pomiary wykazały — 7 pro mille, na powierzchni morza — 6 pro mille. W środku Zatoki Botnickiej na 50 metrach — 5 pro mille, na powierzchni — 4 pro mille. W samym prawie końcu tej zatoki, koło szwedzkiej miejscowości Lulea, na 50 m — 3 pro mille, na 25 metrach — 2 pro mille.

Na powierzchni woda jest prawie słodka i zawiera zaledwie—1 pro mille soli. Dolna granica zasolenia, potrzebnego do życia zwierzętom morskim, wynosi 3,7 pro mille. Poniżej tej granicy może żyć i rozmnażać się tylko jeden gatunek skorupiaka (Balanus improvisus) i jeden mszywioł morski. W wodzie nawet słodszej — może przebywać cały szereg gatunków morskich, ale tylko czasowo i nie rozmnażając się. Z jedenastu gatunków morskich ryb poławianych w Zatoce Fińskiej, rozmnażają się tam tylko dwa gatunki.

W miarę wysładzania wody, cały szereg zwierząt zmniejsza swoją wielkość. Dorsz oceaniczny waży do 20 kilo. Dorsze poławiane w Bałtyku rzadko przekraczają wagę 5-kilową. Omułek jadalny (Mytilus edulis), zamieszkujący płaskie pobrzeża mórz, osiąga w Zatoce Kilońskiej maksymalną długość 111 mm. W środkowej części Bałtyku tenże mięczak posiada muszlę długości już tylko 50 mm. W Zatoce Fińskiej 27 mm, a w Botnickiej 18 mm.

Zmniejsza się również, w miarę wysładzania się wody, ilość gatunków zwierząt morskich, a zwiększa ilość gatunków słodkowodnych.

	Ryby morskie	Ryby słodkowodne	Małże	Raczki obunogie	Mięczaki przodoskrzelne
Kattegat	75	0	88	113	85
Kilonia			23	18	17
Środek Bałtyku	40	6	6	11	3
Zatoka Botnicka	23	20	4	5	1

Druga sprawa, to różnica temperatury notowanej w morzach śródlądowych i morzach otwartych. Ponieważ morza śródlądowe są oddzielone wałami dennymi od oceanów, więc zimne prądy głębinowe nie mogą przeniknąć do ich wnętrza i woda w tych morzach jest znacznie cieplejsza. Gdy w głębinach Pacyfiku (4000 m) temperatura wynosi tylko 1°C., to w Morzu Czerwonym, na głębokości 2000 m, 21,5°C. W Morzu Śródziemnym temperatura głębin (500 m) jest stała i wynosi w zachodniej części 12,9°, we wschodniej 13,8°. Najwyższą temperaturę powierzchni morza notowano w Zatoce Perskiej + 35,6°, w Morzu Czerwonym 34,5 st. W oceanach, w pasie podzwrotnikowym, temperatura przybrzeżna wody dochodzi już tylko do 29—30°, a na Pacyfiku maksymalnie do 32 st.

Brak prądów głębinowych w morzach śródlądowych i wielka ilość dwutlenku węgla w składzie wody z głębin, spowodowały stopniowy zanik życia zwierzęcego: w Bałtyku poniżej 80 m znaleziono 17 gatunków zwierząt, poniżej 100 m już tylko 9 gatunków, na 150 m tylko 2 gatunki.

Największa głębokość Morza Bałtyckiego wynosi 427 m — tam już życie zanikło zupełnie. Pomiary, prowadzone przed wojną koło wyspy Gotland wykazały, że na głębokości 0—6 m woda posiada 33 — 44% tlenu, zaś w 1 litrze wody znajdowało się 32 — 34 cm³ CO_2, na 100 m, tlenu już tylko 19,5%, zaś dwutlenku węgla 36,1 cm³ na 1 tr, na 200 m — 6,9% tlenu i 41,2 cm³ CO_2 na litr wody.

Podobne stosunki zaobserwowano w Morzu Czarnym, gdzie poniżej 400 m nie znaleziono zwierząt.

W morzach, gdzie nie ma wyraźnych przypływów i odpływów, nie wiele istnieje gatunków ptaków litoralnych, z powodu braku odsłoniętego pokarmu. Odpływy na wybrzeżach mórz odkrytych sięgają 10 do 25 m. W morzach śródlądowych: w Czerwonym — 2 m, w Śródziemnym — pół metra, w Bałtyku koło Rug. — 3 i pół cm, koło Kłajpedy 1 cm.

Oprócz zwierząt wspólnych morzom otwartym i śródlądowym, występuje cały szereg specjalnych odmian charakterystycznych. Wszelka izolacja powoduje zróżnicowanie pewnych gatunków zwierzęcych. W Morzu Czerwonym np. mamy odmienne ślimaki, gąbki i t. d.

Reliktowymi zwierzętami nazywamy takie, które po zmianach zaszłych w danym środowisku, przystosowały się do nowych warunków. I tak np. w Bałtyku mamy kilka form zwierzęcych, występujących w Morzu Białym i Oceanie Lodowatym Północnym. Formy te pozostały jako niemi świadkowie tych czasów, gdy Bałtyk łączył się przez Finlandię z morzami polarnymi. Ale ponieważ Bałtyk jest jeszcze morzem stosunkowo młodym, więc w przeciwstawieniu do Morza Czerwonego nie zdążył jeszcze wytworzyć własnych odmian endemicznych.

Dr Al. Lech Godlewski

WŁADYWOSTOK

Władywostok posiada stosunkowo niedawną przeszłość. Od daty jego założenia nie płynęło jeszcze sto lat.

W r. 1860 Przymorze i dorzecze Amuru zostały oficjalnie przyłączone do Rosji. 20 czerwca tego roku oddział piechoty morskiej w liczbie czterdziestu żołnierzy pod dowództwem chorążego Komarowa zeszedł z pokładu transportowca rosyjskiego „Mandżur" na wybrzeże zatoki Złoty Róg. Tych właśnie ludzi uważamy dziś za założycieli portu wojennego Władywostok, który tak kolosalną rolę odegrał w historii Rosji.

Marynarze i przesiedleńcy wyrąbali pierwsze duchty w dziewiczym lesie, wybudowali domy. Oni również zostali zatrudnieni przy pracach fortyfikacyjnych. W r. 1863 wychodzi już gazeta „Władywostok". Ludność miasta dochodzi w tym roku do liczby 13.000.

W ramach naszego krótkiego artykułu możemy zapoznać czytelnika jedynie z działalnością niewielu spośród tych znakomitych ludzi, którzy dobrze zasłużyli sobie na sławę i których imiona długo żyć będą w pamięci narodu radzieckiego.

Na czoło znawców i badaczy Dalekiego Wschodu wysuwa się Władimir Komarow, zmarły niedawno przewodniczący Radzieckiej Akademii Umiejętności, gorący patriota radziecki i znakomity botanik. Prace jego poświęcone są przeważnie badaniom roślinności Przymorza, Kamczatki, Mandżurii, Chin i Mongolii. Dzieło „Typy roślinności Kraju Południowo-Ussuryjskiego" zawiera pełny obraz przyrody Południowego Przymorza, dając równocześnie pojęcie o jego możliwościach z punktu widzenia gospodarstwa wiejskiego.

Akademik Komarow rozwijał również wielką działalność w kierunku organizacji badań naukowych w kraju Przymorskim. Z jego inicjatywy stworzono we Władywostoku ośrodek Akademii Umiejętności i stację badawczą gór i tajgi położoną na stoku grzbietu Da-Dań-Szań. Stacja ta, nazwana imieniem Komarowa, prowadzi poważne prace badawcze nad metodami wykorzystania górzystych i zalesionych terenów pod uprawę kultur, mogących służyć za pożywienie dla człowieka, technicznych i pastewnych, nad możliwościami rozwoju sadownictwa i bartnictwa.

Znany uczony Władimir Arseniew poświęcił całe swoje pracowite życie badaniom bogactw naturalnych, ekonomiki i ludności Dalekiego Wschodu. Zbadał on szczegółowo Kraj Ussuryjski, górskie obszary Sichote-Aliń, życie myśliwych na wyspach Komandorskich. Pod jego kierownictwem prowadzono prace archeologiczne na Kamczatce, on był również kierownikiem ekspedycji do wnętrza krateru wulkanu Awaczyńskiego. W r. 1927 widzimy Arseniewa w ekspedycji na szlaku Sowiecki port — Chabarowsk. Ekspedycja ta dała poważny materiał do poznania tych terenów, wzbogacając swymi zoologicznymi, etnograficznymi i ichtiologicznymi zbiorami muzea Moskwy, Władywostoku i Chabarowska.

Arseniew jest autorem niezwykle ciekawych książek, opartych na zebranym przez niego materiale. Są to dzieła: „W gęstwinach leśnych kraju Ussuryjskiego", „Dersu-Uzała", „W gęstwinach leśnych Przymorza", „W gorach Sichote-Miń", „W kraterze wulkanu". Wielki pisarz rosyjski Maksym Gorkij zachwycał się treścią tych dzieł.

Port Władywostocki leży w zatoce Złoty Róg. Może ona pomieścić kilka flot, o czym z dumą nie omieszkają wam oświadczyć kapitanowie okrętów. Morze zamarza tu na bardzo krótki okres czasu.

Władywostok stanowi ważną bazę dla Sowieckiej Marynarki Wojennej, broniącej wrogowi dostępu do granic Związku Radzieckiego na Oceanie Spokojnym. Marynarze floty Oceanu Spokojnego nie małą rolę odegrali w ostatniej wojnie o niepodległość Związku Radzieckiego.

Flota handlowa na Dalekim Wschodzie łączy Związek Radziecki z krajami basenu Oceanu Spokojnego i również z portami Morza Czarnego. Flota północna posiada wielką ilość łamaczy lodów i statków transportowych, przystosowanych do pływania wśród podstępnych gór lodowych i odbywania rejsów do Arktyki.

Flota rybacka zaopatrzona jest w nowoczesne chłodnie, umożliwiające przeróbkę i transport ryb.

Cały szereg statków, specjalnie urządzonych, bierze udział w polowaniach na wieloryby i w połowie krabów. Złowione kraby przerabia się już na statkach na doskonałe konserwy.

Olbrzymia ilość statków obsługuje ruch w porcie. Statki służące do holowania okrętów na redę, do przewożenia załóg, do łączności nadbrzeża z redą są ważnym ogniwem pracy portu.

Ekskawatory, bagry, pływające dźwigi, specjalne dźwigi do ładowania węgla pracują w porcie niezmordowanie.

Port Władywostok posiada dzisiaj znaczenie światowe. Należy on do rzędu największych.

Posiada on kolosalną zdolność przeładunkową. Urządzenia jego obliczone są na wyładowanie dziennie kilkudziesięciu statków transoceanicznych. Ogromna masa towarów przesuwa się codzień przez port.

Nadbrzeża formalnie usiane są urządzeniami, stanowiącymi najwyższy wyraz techniki w tej dziedzinie, jak dźwigi, elewatory, taśmy ruchome dla skrzyń i beczek, najróżnorodniejsze wyciągi i ciągniki. Jeden z dźwigów ładuje kilka tysięcy ton węgla na dobę.

Port pracuje ściśle według ustalonego na każdą dobę planu. Dzień i noc ładują się i wyładowują statki. Biegną szybko taśmy ruchome, poruszają się mechanizmy, by ulżyć człowiekowi w pracy, stukają windy na pokładach, świszczą syreny parowozów. Łańcuchy pociągów przyjeżdżają, by oddać swój ładunek okrętom, łańcuchy pociągów wywożą wyładowa-

ne towary na zachód. Klaksony automobilów nie milkną w dzień i w nocy.

Olbrzymi potok towarów płynie drogą morską z Władywostoku na Kamczatkę, Sachalin, wyspy Kurylskie, wybrzeże morza Ochockiego i Przymorza. Transporty wiozą sprzęt rybacki i sól dla kombinatów i fabryk przetworów rybnych, maszyny do kopalń węgla, traktory dla kołchozów, urządzenia i sprzęt dla nowopowstających hodowli stalinowskiej pięciolatki.

Władywostok łączy szlaki komunikacyjne Oceanu Spokojnego z siecią kolei żelaznej. Dworzec kolejowy we Władywostoku jest końcowym punktem kolei transsyberyjskiej. Stąd przez wiadukt dostają się pasażerowie do dworca morskiego. Statki pasażerskie Przedsiębiorstwa komunikacji morskiej Dalekiego Wschodu kursują regularnie między Władywostokiem i wszystkimi portami Radzieckiego Dalekiego Wschodu.

Znaczenie Władywostoku, jako portu i ważnego węzła kolejowego, wywarło decydujący wpływ na charakter życia i działalności jego mieszkańców. Trudno znaleźć tutaj ludzi, których praca w mniejszym lub większym stopniu nie byłaby związana z portem, flotą, przemysłem rybnym.

Przemysłowy i portowy charakter miasta nie odebrał mu jednak swoistego piękna. Szczególnie piękny widok roztacza się na zatokę Złoty Róg i miasto późno wieczorem lub w nocy.

Ta cudowna gra blasków i ogni dała prawdopodobnie podstawę do poetycznej nazwy zatoki — Złoty Róg.

W ostatnich czasach wzrosło również znaczenie Władywostoku jako ośrodka kultury. Tutaj kształcą się wysoko kwalifikowane kadry dla całego Dalekiego Wschodu. Politechnika im. Kujbyszewa przygotowuje inżynierów budowy okrętów, mechaników okrętowych, energetyków, budowniczych, inżynierów-górników. Niedawno utworzono dwa nowe wydziały — rybny i przemysłu elektrycznego.

Ale najwięcej szczyci się Władywostok swoją Wyższą Szkołą Morską, założoną w 1944 r. Tysiące młodych ludzi marzy i pragnie uczyć się w tej szkole.

W czasie wojny powstały dwa gimnazja techniczne i Instytut Pedagogiczny, który już w tym roku odda społeczeństwu pierwszych nauczycieli i działaczy oświatowych.

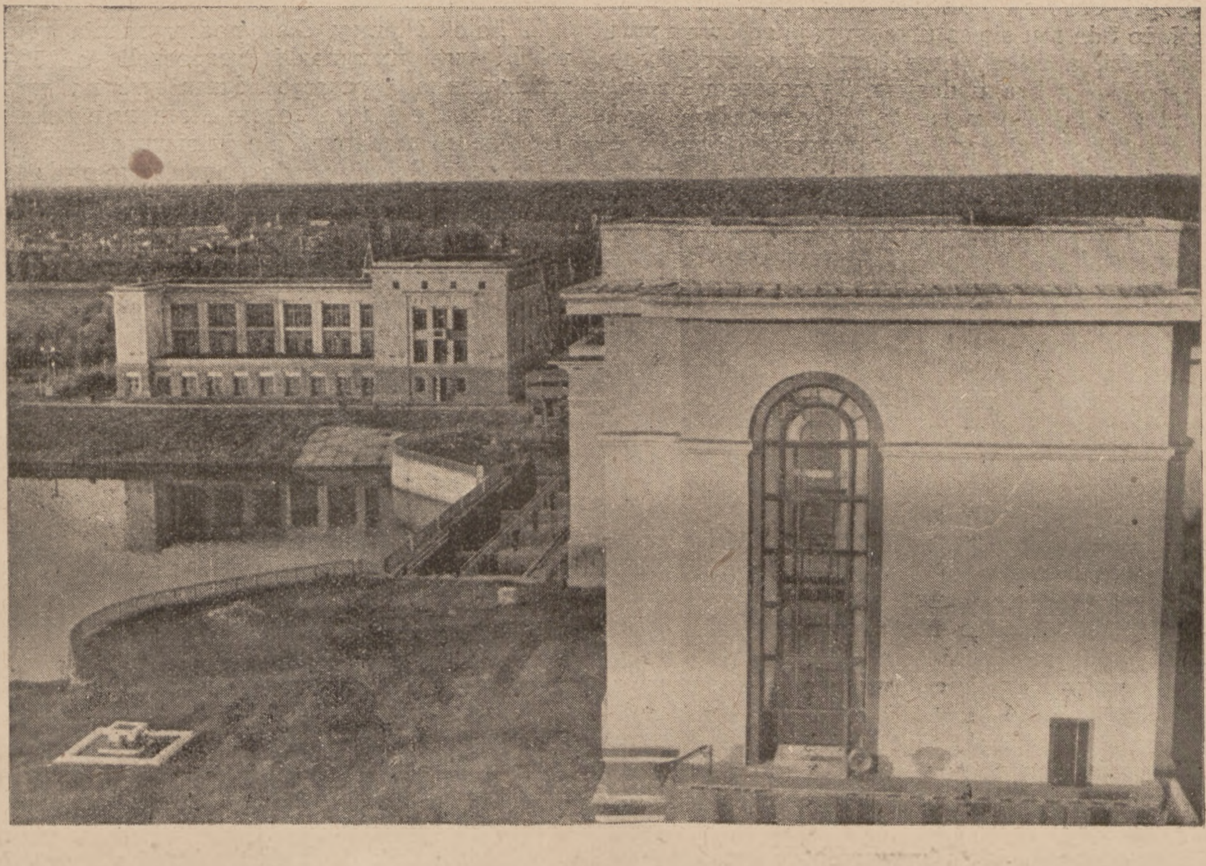
Prócz wielkiej ilości szkół ogólnokształcących i technicznych istnieją jeszcze szkoły dla dzieci mających uzdolnienia artystyczne: szkoła muzyczna, studium teatralne przy teatrze dramatycznym im. Gorkiego, szkoła nauk plastycznych.

Miasto posiada cztery teatry, filharmonię, kilka klubów robotniczych.

Władywostok — jeden z największych portów Związku Radzieckiego na Oceanie Spokojnym.

Okręty radzieckie płyną stąd do USA, Ameryki Południowowej, do Chin, na Sachalin i Kamczatkę. Port ten stanowi końcowy punkt wielkiej drogi północnej, wytyczonej przez marynarzy radzieckich od morza Białego przez Ocean Lodowaty na Daleki Wschód.

S. Gierasimow



Miasto stołeczne Związku Radzieckiego, Moskwa, stało się „portem pięciu Mórz", dzięki rozbudowie systemów wodnych. Na zdjęciu widzimy zaporę wodną kanału Moskwa — Wołga, zbudowaną według najnowszych zasad techniki.

Obrona Leningradu

Jednym z przełomowych momentów drugiej wojny światowej była obrona największego portu wschodnio-bałtyckiego — Leningradu oraz głównej bazy wojenno-morskiej — Kronsztadu.

Dla Niemców atak na zatokę Fińską był ostatnią fazą systematycznej akcji, zmierzającej do opanowania wszystkich wybrzeży Bałtyku i uczynienia go „jeziorem wewnętrznym". Akcja ta postępowała od września 1939 r., poczynając od inwazji na polski dostęp do morza, poprzez zamknięcie cieśnin duńskich, do okupacji wojskowej linii Libawa — Rewal i politycznej w Finlandii. Leningrad stanowił ostatnią realną siłę oporu na morzu Bałtyckim i jego zajęcie dawałoby dowództwu niemieckiej marynarki swobodną rękę do koncentrycznego napadu na neutralną Szwecję. Ponadto ze stanowiska ogólnego wojny utrata portu nad Newą załamałaby cały radziecki front północny i zwolniłaby flotę niemiecką od kampanii zarówno na Bałtyku, jak i na morzu Lodowatym, gdyż wówczas prawdopodobnie trzebaby zrezygnować z dostaw anglo-amerykańskich drogą północną ze względu na zagrożenie lądowych linii komunikacyjnych w północnej Rosji.

Siódmego września 1941 r. Niemcy dotarli do Leningradu drogą lądową. Równocześnie postępował atak fiński z drugiej strony zatoki. Na tyłach wojsk nieprzyjacielskich pozostały odosobnione bazy radzieckie na wyspach Dago i Ozyli oraz na półwyspie Hanko. Hitler sądził, że uda mu się szturmem zająć główny port radziecki, a wtedy owe bazy same musiałyby się poddać z braku dostaw. Tymczasem Leningrad ze skalistą wysepką Kronsztadem był przygotowany do walki długotrwałej i do zatrzymania nawały nieprzyjacielskiej za każdą cenę. Najważniejszym elementem obronnym była flota wojenna, zgrupowana na małej przestrzeni, która miała dać wsparcie siłom lądowym głównie przy pomocy swej artylerii. Rosjanie postanowili w tym względzie wykorzystać doświadczenia Anglików przy obronie twierdzy afrykańskiej Tobruk i kontynuować tradycje Sewastopola i Port Artura.

Mimo prób niemieckich, zmierzających do rozdzielenia floty radzieckiej, pozostała ona nieruszona przy obronie swej głównej bazy.

W skład jej wchodziły dwa stare okręty liniowe z artylerią 305 mm, nieukończony jeszcze, ale uzbrojony już w dwanaście armat 180 mm, ciężki krążownik „Petropawłowsk" (15000 ton), drugi mniejszy krążownik „Kirow" (bliźniaczy „Maksim Gorkij" po uszkodzeniu na minach znajdował się w stoczni), z dziewięcioma działami 180 mm, dwa krążowniki torpedowe i kilkanaście niszczycieli. W sumie zespół powyższy nawet bez jednostek pomocniczych i specjalnych dysponował potężną siłą ogniową.

Po załamaniu się pierwszych szturmów niemieckich okazało się, że wojna błyskawiczna zamieni się w pozycyjną. Flota niemiecka w obawie o los transportów dla północnego odcinka frontu, musiała wystąpić do niezamierzonej akcji desantowej na obie wyspy estońskie. Rozpoczęła się ona na tydzień po pierwszym ataku na Leningrad i zmierzała także do odciągnięcia pewnych zespołów morskich Z. S. R. R. spod Kronsztadu. Niemcy wysłali najpierw pod Ozylię i Dago krążownik „Köln" z flotyllą torpedowców, dużych i mniejszych trałowców oraz ścigacze i okręty podwodne.

Pod koniec września przyłączyły się jeszcze dwa dalsze krążowniki: „Leipzig" i „Emden". Oddziały radzieckie stawiały zacięty opór, powodując wykrwawienie się wojsk desantowych. Na morzu od min zatonęło kilka mniejszych okrętów.

Flota radziecka nie interweniowała, ochraniając swą główną bazę. Lekkie okręty przeprowadziły 29 września jedynie akcję ewakuacyjną pozostałych obrońców wyspy Ozyli. Ciężkie jednostki „Marat" i „Kirow" w tym samym czasie stoczyły wielki pojedynek artyleryjski z armią niemiecką, naciskającą na Oranienbaum. Hitler bowiem rzucił do akcji zmasowane formacje pancerne, które miały ścieśnić front na południe od Leningradu.

Już 5 października flota radziecka rozpoczęła akcję desantową na południe od Kronsztadu. Dwa następne dni „Kirow" bił ze wszystkich dział, aby wesprzeć przyczółek. Oranienbaum został utrzymany.

Z kolei Niemcy dla podtrzymania ducha wśród swej marynarki rozpoczęli od 12—22 października operacje desantowe na wyspie Dago. Także i tym razem flota radziecka nie dała się sprowokować do interwencji.

Na początku listopada dowództwo radzieckie postanowiło zrezygnować z oporu na półwyspie Hanko. Mały ten front wymagał ciągłych uzupełnień, które mogły być jedynie przesłane drogą morską. Radzieckie karawany statków mogły być eskortowane jedynie przez niszczyciele, podczas gdy Finowie wysyłali przeciw nim swoje oba pancerniki obrony wybrzeża. W ciągu listopada flota radziecka jednak podtrzymywała jeszcze wysuniętą twierdzę, zwalczając fińskie baterie na wybrzeżu, ścierając się z niemieckimi niszczycielami i okrętami podwodnymi.

Pod koniec listopada Niemcy wzmogli znów swe natarcia na Leningrad. Doszło do potężnego pojedynku artyleryjskiego radzieckiej floty i niemieckiej armii, który powstrzymywał zapał niemiecki.

Wobec nowych przygotowań nieprzyjacielskich przeciw miastu nad Newą, 2 grudnia rozpoczęła się ewakuacja półwyspu Hanko. Flota radziecka przewożąc wojska toczyła cały dzień następny zacięte walki z okrętami i bateriami fińskimi.

Od 4 grudnia do końca r. 1946 niemal bez przerwy zgrupowane na wybrzeżu niemieckie

działa najcięższego kalibru (kolejowe) próbowały swych sił z okrętami radzieckimi. Ale ani baterie, ani ustawiczne naloty bombowe, przeprowadzane z przyfrontowych baz z najcięższymi bombami przez doświadczonych lotników nurkowych, nie mogły zniweczyć siły ogniowej stłoczonych na małej przestrzeni okrętów radzieckich. Flota ukazywała swą przewagę nad lądem w sposób najwyraźniejszy.

Dowództwo radzieckie liczyło się, że Niemcy spróbują zaatakować jeszcze od strony morza. Ale na to okrętom niemieckim nie starczyło już odwagi.

Niektóre okręty radzieckie zostały w okresie późniejszym trafione bombami i pociskami. Nie przeszkadzało im to jednak kontynuować walki aż do końca. W 1944 r. stocznie leningradzkie podjęły remont i odbudowę uszkodzonych jednostek, tak, że tylko jeden stary pancernik „Marat“ skutkiem zużycia został skreślony ze składu floty.

Józef Modrzejewski

ADOPTUJEMY ZAŁOGĘ STATKU

Dwóch panów zbliża się do s/s „Ślązak“, który stoi właśnie w stoczni Nr 3 w Gdańsku. Jest wyciągnięty z wody i wydaje się taki wielki. Kadłub jest pomalowany na jasno-szary kolor. Na rufie powiewa biało-czerwona flaga.

Dwaj panowie są już blisko statku. Jeden z nich trzyma pod ręką jakąś paczuszkę. Weszli po schodkach na pokład.

I oficer spoczywał w leżaku i trzymał w ręce aparat fotograficzny, szukając obiektu, godnego zdjęcia.

— Zostaliśmy wydelegowani przez Zarząd Okręgu Ligi Morskiej w Katowicach, by adoptować Wasz „Śląsk“.

— Słowem Śląsk „Śląskowi“ — dodał żartobliwie I oficer.

— Jako nasz pierwszy, skromny upominek, wręczamy ten obrazek.

Obraz przedstawiał kopalnię węgla. Na odwrotnej stronie był napis: Śląsk — „Śląskowi“.

Oficer poprosił gości do kabiny.

— Widzicie Panowie, że wszystko się tutaj odnawia. Co do obrazu, to bardzo mi się podoba i będzie zawieszony w kabinie kapitana. Co zaś do adoptacji, muszę Was uprzedzić, że macie konkurentów.

Na twarzach przybyłych widać było zdumienie i rozczarowanie. Tymczasem oficer uśmiechnął się i przyniósł plik listów.

— Proszę przeczytać — powiedział, kładąc listy na stole.

Listy były pisane pięknym, kaligraficznym pismem, po francusku. Oficer wziąwszy pierwszy z brzegu list, począł go tłumaczyć na język polski. List brzmiał:

„Mój Drogi Marynarzu. Zapewne będziesz zdumiony, otrzymawszy list od nieznanej dziewczynki z Francji. Mieszkamy obecnie w drewnianym baraku. Zapewne Ci wiadomo, że w 1940 roku urządzili Niemcy straszny nalot na Francję. Wtedy to trafiła bomba również w nasz domek i całkowicie go zniszczyła. Musieliśmy się więc przeprowadzić do drewnianego baraku. Ale nasz domek już się odbudowuje. Pracujemy codziennie, by go na nowo postawić. Ja też pracuję, gdy przychodzę ze szkoły i odrobię lekcję. Tatuś mówi, że w przyszłym roku nasz domek znowu będzie stał, a będzie nawet ładniejszy, niż przed wojną. Ciekawa jestem, jak Ty żyjesz na okręcie i jak jest u Ciebie w domu. Czy Ci go też Niemcy zniszczyli? Słyszałam, że w Polsce wyrządzili bardzo wielkie szkody. Proszę Cię, napisz mi o tym wszystkim. Napisz mi też dużo o tym okręcie „Śląsk“. Ja bardzo kocham okręty i morze i chciałabym zostać żoną marynarza. Jeśli możesz, prześlij mi fotografię statku i napisz na niej kilka słów.

Życzę Ci zdrowia i wiele przygód w podróżach po morzu“.

Oficer skończył czytać, spojrzał na gości i zapytał:

— No, Panowie, jak Wam się to podoba? A takich listów jest tu kilkadziesiąt.

Po dłuższym milczeniu odezwał się znowu oficer:

— Adoptowanie załóg statków przez młodzież jest powszechnym zwyczajem. Tak powszechnym, że powstało specjalne biuro, które pośredniczy między załogami statków a młodzieżą. Mają w tym biurze rejestr wszystkich statków i w wypadku zgłoszenia się np. jakiejś szkoły, która ma zamiar adoptować załogę statku, podaje to biuro statek jeszcze nie adoptowany.

Wreszcie odezwał się jeden z gości:

— Wie Pan, ta rzecz mi się podoba. Uważam, że nie postąpimy źle, idąc za obcym zwyczajem. Mamy dość polskiej młodzieży, która może zaadoptować polskie statki. Zwłaszcza, że młodzież ta kocha morze nie mniej od młodzieży innej. Zobaczy Pan, ile takich listów dostaniecie ze Śląska, a załoga statku „Lublin“ z Lublina, statku „Kielce“ z Kielc, statku „Poznań“ z Poznania, statku „Toruń“ z Torunia, statku „Katowice“ z Katowic i t. d. Zobaczy Pan, że w przyszłym roku nie będzie polskiego statku którego by nie zaadoptowała polska młodzież.

— Mam nadzieję, że tak będzie.

Antoni Sylwester



KOLUMB I JEGO WYPRAWY MORSKIE

Kiedy dzisiejszy turysta dotrze do Genui i postój uczyni w Cardenas na Kubie, osobliwością będą pomniki Krzysztofa Kolumba. Czołowi rzeźbiarze trzech krajów: M. Canzio, Cordier i Piquer, złożyli swój twórczy wysiłek, by największemu żeglarzowi i odkrywcy Ameryki oddać hołd.

Co wiemy o nim?

Jak kiedyś o ślepego pieśniarza Homera kłóciły się miasta greckie, tak dziesięć miast włoskich uważa się za miasto rodzinne Kolumba, pomimo dwukrotnej wzmianki w testamencie jego, iż urodził się w Genui. Co do roku jego urodzin oraz pochodzenia nie ma pewności. Gdy jeden badacz stawia rok 1436 za rok jego przyjścia na świat, a szlachcica Domenika Colombo za ojca, obala to drugi, twierdząc, iż przyszedł na świat w roku 1446, a ojcem jego był tkacz genueński. Biograf Ruge sa podstawie badań ustalił rok 1456, jako rok urodzin Kolumba. Do lat 14 pobierał nauki szkolne i pomagał ojcu w tkactwie. Zakosztowawszy żeglarstwa w kilku podróżach morskich, poddał się urokowi morza i jako żeglarz przeniósł się do Anglii. Niedługo tam wszakże przebywał. Pożeglował do Portugalii. Po powrocie z rejsu do Gwinei wstąpił w związek małżeński w Lisbonie. Z żoną, córką Puniz-Perestrello, który podówczas sławą żeglarską się cieszył, osiadł na majątku na wyspie Porto Santo blisko Madery i przemyśliwał swe śmiałe plany. Wszystkie dowodzenia Arystotelesa, Seneki, Pliniusa, a w szczególności Marca Polo, Mandeville i Toscanielliego utwierdzały go w przekonaniu, iż uda się odkryć nową drogę do Japonii, Chin, Indyj i bajecznych krain Wschodu, drogę o wiele krótszą, niż dotychczasową naokoło Afryki.

Z projektem swym wystąpił Kolumb na audiencji u króla portugalskiego Jana II w r. 1483. Ten podał plan Kolumba ropatrzeniu komisji uczonych, która jednomyślnie uznała projekt za marzenie chorego mózgu. Kolumb udał się do Hiszpanii i wystąpił ze swym planem przed królową Izabellą. Dokładnym rozpatrzeniem planu miano się zająć po zakończeniu wojny z Grenadą. Zniechęcony odprawami postanowił Kolumb udać się do Francji, by tam spróbować szczęścia. Przypadek spotkania ze spowiednikiem królowej spowodował, iż plan Kolumba znalazł się na królewskim stole obrad. Przeszkodą w przyjęciu projektu Kolumba były jego wygórowane żądania: nadanie szlachectwa, tytułu i władzy admirała, tytułu i władzy wicekróla w nowoodkrytych lądach, jedna dziesiąta część zysków, które odkrycia przyniosą państwu. Z poparciem kardynała Mendozy i ministra skarbu przyjęto żądania Kolumba. W porcie Palos nastąpiły przygotowania, a 3 sierpnia 1492 r. wyjazd. Trzy dobrze przygotowane statki ze 120 ludźmi na pokładach wzięły kurs na zachód, by nową drogą dotrzeć do Japonii i Indyj.

Większe i mniejsze przypadki, utrudniające normalną podróż siały rozpacz i niewiarę w udanie przedsięwzięcia. Zbyt jednak dobrym żeglarzem-dyplomatą okazał się Kolumb. Zachowany dziennik jego wypraw ani razu nie wspomina o buncie; umyślnie wpisywał mniejsze cyfry przebytej odległości i udowadniał, że trzyma się wciąż wytkniętego kursu. Tak żeglując natknął się wieczorem 11 października na nieznany ląd, a blaski słoneczne dnia następnego upewniły załogę, iż stoi na progu Nowego Świata.

Odkrytą wyspę nazwał Kolumb San Salvadore (wyspa Zbawiciela) i wziął ją, jako też i następnie odkryte Kubę i Haiti (nazwane przez niego Nową Hiszpanią) uroczyście w posiadanie korony hiszpańskiej. Sam jako wicekról wyrabiał sobie posłuch u tubylców. Do 4 stycznia 1493 prowadzono ożywiony handel wymienny z Indianami, którzy dostarczali przybyszom złota. W dniu tym, po pozostawieniu 39 najlepszych ludzi załogi, udał się Kolumb w powrotną drogę i 4 marca tego roku wpłynął uroczyście do Lisabony. Przyjęcie, jakie mu zgotowano w porcie Palos i w siedzibie królewskiej w Barcelonie, w niczym nie odbiegło od przyjęcia królewskiego. Był to wjazd triumfalny.

W przeświadczeniu, iż odkrył nową drogą do krain wschodu, do Japonii, Chin i Indyj, rozpoczął Kolumb przygotowania do drugiej wyprawy. Skarb państwa stał teraz naoścież otwarty. Na 17 statkach zakwaterowano 1200 żołnierzy, ładowano zboża, zwierzęta domowe i warzywa, które w Zachodnich Indiach miały się rozmnażać. Obok urzędników i sztabu uczonych, rodziny chętnych emigrantów wybierały się do nowej ojczyzny. Nawet w Rzymie wyznaczony wikariusz apostolski nowoodkrytych ziem, Bernard Boil, wraz z 11 księżmi został dołączony do ekspedycji. Tak więc 11 września 1493 r. cała ta niebywała pod względem rozmiarów wyprawa morska, opuściła wody hiszpańskie. Trzymając się kursu pierwszej wyprawy 27 listopada przybyto do Nowej Hiszpanii. Po pozostawionych ludziach pierwszej wyprawy nie było już śladu. Przybysze zajęli się gorliwie nadaniem nowej ojczyźnie nowego oblicza. Pozakładano warowne forty, osiedla i wyszukiwano dogodne miejsca pod zaczątki przyszłych miast. Gdy wyprawa lądowa pod dowództwem Kolumba znalazła złoto, uwierzono, iż natrafiono na skarby Salomona i 24 kwietnia następnego roku udał się Kolumb z trzema statkami na końcowe zbadanie drogi do Chin. Po drodze odkrył Jamaikę, a w okolicy Kuby archipelag porozrzucanych wysepek, który nazwał „ogrodem królowej". Sądził, iż jest to archipelag 7000 wysepek, który według Marca Polo na wschód od Chin miał leżeć. Przekonany, iż wyspa Kuba to stały ląd Azji, zrezygnował z jego zbadania i po nieludzkich trudach i mozołach wrócił do portu Isabella. Tu przekonał się, iż komendant portu wraz z wikariuszem apostolskim utworzył przeciwko niemu silną partię oporu, a przez nieludzkie postępowanie i wyzysk Indian spotkano ze

strony tubylców niechęć i zemstę. Gdy nadto komendant wraz z wikariuszem i częścią żołnierzy uciekli na kilku statkach do Hiszpanii, potwarze rzucali na Kolumba i obniżali wartość odkrytych ziem, on sam, uczyniwszy zastępcą brata swego, Bartłomieja, wybrał się z dwoma statkami do Hiszpanii, by ratować honor.

Przez dwa lata bawił w Hiszpanii, odparł wszystkie przedstawione zarzuty, zyskał dalszą pomoc i zaufanie dworu królewskiego. Dnia 30 maja 1498 r. udał się Kolumb na trzecią wyprawę odkrywczą. Ponieważ nie zgłosiło się dość kolonistów, na wszystkie statki w liczbie sześciu, załadowano przestępców politycznych i więźniów gorszego kalibru. Kolumb wziął kurs więcej na południe i po odkryciu wyspy Trinidad i bogatej w perły wyspy S. Margarita i Cubagua, zawitał do portu Isabella na Nowej Hiszpanii. Brat w czasie jego nieobecności zdołał rozbudować drogi do osiedli tubylców, wyrobić w nich posłuch dla władzy i korony hiszpańskiej. Opozycja pod przewodnictwem prokuratora Roldana, z którą Kolumb odrazu stanąć musiał do walki, utrudniała sprawę.

W ojczyźnie Hiszpanii dawna opozycja znów podniosła głowę. Gdy Kolumb, miast przyrzeczonych skarbów w złocie, słał okręty ładowne niewolnikami, stracił pomoc królowej i jej dworu. Pod pretekstem, iż Kolumb niezdolny jest rządzić rozległymi terenami Nowej Hiszpanii, wysłano Franciszka Bobadillę, wyposażywszy go w dyktatorską władzę nad wspomnianymi terenami. Ów, przybywszy do San Domingo, kazał natychmiast Kolumba i jego dwóch braci zakuć w kajdany i do Hiszpanii wyprawić. Widok okutych w kajdany wzburzył do tego stopnia umysły rzetelnych Hiszpanów, iż dwór królewski, chcąc uniknąć rozruchów, wydał rozkaz uwolnienia Kolumba i jego braci i z triumfem przywieźć do stolicy. Drugi rozkaz dotyczył natychmiastowego odwołania Franciszka Bobadilla, którego stanowisko objął Ovando. W ślad za nim na czterech statkach wybrał się Kolumb w czwartą podróż odkrywczą. Było to 9 maja 1502 r. Ovando zabronił mu wejścia na ląd i wyprawił 20 statków z odwołanym Bobadillą do ojczyzny. Dziewiętnaście z nich zatopił orkan i tylko jednemu udało się z wieścią o tym dotrzeć do Hiszpanii. Kolumb tymczasem pożeglował do wybrzeży Honduras i tu chciał osiąść na stałe. Spotkał się jednak ze sprzeciwem tubylców. Nie widząc innej drogi wyjścia, dał tonącym statkom osiąść na brzegu Jamaiki. Poskromiwszy bunt załogi wytrzymał Kolumb z resztą oddanych sobie ludzi przeszło rok w nieludzkich warunkach klimatycznych i żywnościowych, dopóki wysłani jego ludzie nie dotarli z pomocą z San Domingo. Po dwumiesięcznej tułaczce zawitał Kolumb z niedobitkami załogi i na jednym statku do ojczystej Hiszpanii.

Nikt nie troszczył się o los biednego rozbitka. Śmierć królowej Izabelli zagłuszyła jego przybycie. Osiadł w Sewilli, napróżno czekając na przywrócenie do władzy, sławy i na otrzymanie należnych zysków pieniężnych. Listy do króla pozostały bez odpowiedzi, a gdy w roku 1505 znalazł się w Segowii na dworze królewskim, spotkał propozycję zrezygnowania z tytułu i władzy w Nowej Hiszpanii oraz z zysków kolonii. Kolumb odmówił. Niczego nie doczekawszy się, złamany duchowo i fizycznie, zakończył Kolumb życie w Vallaloid roku 1506 dnia 21 maja. Zwłoki jego pochowano w klasztorze franciszkańskim w mieście jego zgonu, następnie w r. 1513 sprowadzono je do klasztoru Santa Maria de las Cuenas w Sewilli, a pomiędzy r. 1540 i 1559 — w myśl jego testamentu — do San Domingo. Gdy w r. 1795 Domingo odstąpiono Francji, przeniesiono śmiertelne szczątki wielkiego odkrywcy do Hawany, gdzie dotychczas w katedrze spoczywają.

Jan Rąbca



Twórca żeglarstwa polskiego, generał Mariusz Zaruski, na pokładzie jachtu „Zawisza Czarny". Zdjęcie z roku 1939.

Pionier żeglarstwa nie żyje. Ale jacht Jego imienia „Generał Zaruski", największy statek szkolny sportowy, znajduje się pod czujną opieką Zarządu Głównego Ligi Morskiej i służy szkoleniu nowych kadr ludzi morza i pracowników morza. Kecz ten, po odbyciu wielu rejsów ćwiczebnych i zagranicznych, przezimuje w Ustce (Postominie), która jest jego portem macierzystym, aby na wiosnę znów rozpocząć pracę na morzu.

„ZARYS DZIEJÓW MARYNARKI POLSKIEJ"

Każdy entuzjasta historii morskiej rozpoczyna zwykle od studiowania książki Czołowskiego „Marynarka w Polsce". Jest to niewątpliwie rzecz pionierska u nas napisana z sercem tak, że odkłada się ją z uczuciem żalu ze zmarnowanych okazji dziejowych.

Polska historia morska pozornie uboga i skromna na podstawie obrazu zestawionego przez rzecz Czołowskiego wymaga dalszych badań naukowych, których zaczątki już zapewniają wiele obiecujących perspektyw.

Pisałem już o olbrzymiej dziedzinie, jaką są morskie tradycje piastowskie; wpadły mi do rąk nowe materiały dotyczące kaprów Kazimierza Jagiellończyka i floty pruskiej na usługach Rzeczpospolita; „Rocznik Gdański" z okresu przedwojennego zawierają szereg nowych odkryć prof. dr. Bodniaka i Kazimierza Lepszego z czasów Jagiellonów, Batorego i Wazów; wreszcie nowym rozdziałem są ostatnie działania naszych sił morskich od 1939—45 r.

Wszystko to domaga się syntetycznego ujęcia, prowokuje do stworzenia nowej piękniejszej całości, nasuwa myśl, że mogłaby pobudzić te mózgi i ręce, które odbudowują porty ujścia Wisły i ujścia Odry.

Śmiałą próbą w tym kierunku jest niewielka książeczka dr. Kazimierza Lepszego p. t. „Zarys dziejów marynarki polskiej". Jest to najnowsze dziełko „Biblioteki historycznej" M. Kota w Krakowie, która pod hasłem „Przeszłość — przyszłości" starać się będzie poruszać aktualne problemy naświetlając je z historycznego punktu widzenia.

Praca dr. Lepszego nie realizuje w pełni wymienionych na wstępie postulatów, jest jednak cenna i charakterystyczna z tego względu, że w obrębie 84 stron omawia daleko bogatszy materiał niż u Czołowskiego nawet w odniesieniu do czasów XVI wieku, oraz dzięki popularyzującemu stylowi może być czytana przez wszystkich.

„Zarys dziejów marynarki polskiej" zawiera mało znane wypadki morskie za panowania Zygmunta Starego, choć ujęte dość jednostronnie (brak kampanii kaprów gdańskich przeciw Albrechtowi pruskiemu), szeroko omawia poczynania Zygmunta Augusta, daje cytaty szeregu wypowiedzi szlacheckich na temat ważkości floty, głównie Solikowskiego.

Pierwszy rozdział zamyka dr. Lepszy charakterystyką. W drugim przechodzi do akcji Batorego. Tutaj ciekawe jest zdanie tego skądinąd popularnego u nas władcy: — „Jest prawdą, że Polska na morzu nie może nic znaczyć, gdyż niema żadnej floty, a nawet gdyby ją miała, nie posiada ludzi sposobnych i zdatnych do żeglugi". Podobnego zdania był niestety początkowo i Zygmunt August. Zdaje się, że będzie trzeba przeprowadzić rewizję w naszych dotychczasowych poglądach nad tym, kto był winien za ignorancję morza czy szlachta, czy król. Kategoryczna odpowiedź wskazująca na ogół nie bardzo już nas przekonywuje po wypowiedziach dwóch wielkich królów polskich.

Dużo nowych szczegółów przynosi omówienie pierwszych wysiłków morskich Zygmunta Wazy. Autor podkreśla fakt, że pierwsze wielkie zwycięstwo morskie odniosła armada polska już w 1606 r., kiedy to Jan Weyher z 12 okrętami pobił na głowę 19 okrętów szwedzkich admirała Gottberga pod Helem.

Inne rzeczy są ogół znane.

Część druga książeczki zajmuje się flotą Polski Odrodzonej od r. 1918. Chodzi tutaj zarówno o pierwociny floty handlowej, jak i wojennej. Zestawienia cyfrowe dokładnie sumują wysiłki w obu działach polskiej pracy na morzu. Dane jednostek wojennych poprawne, kampania wojenna jest przedstawiona raczej analitycznie, więc przy ogromie szczegółów niekiedy zdarzają się drobne przeoczenia i zniekształcenia. Również w terminologii autor nie jest zupełnie konsekwentny. Raz pisze „okręt podwodny", a drugi raz używa anachronizmu „łódź podwodna". Nie zawsze pamięta o tym, że okręt to jednostka tylko wojenna, a statek tylko handlowa. Wreszcie w jednym miejscu określił zamiast „marynarz" — „majtek"... Wyraz ten znalazł się także u Mickiewicza w „Sonetach Krymskich", ale niech raczej tam już wyłącznie pozostanie.

Całość nie traci na drobnych usterkach. Można ją polecić jaknajszerszym masom entuzjastów morza, zarówno w fabrykach, jak i w świetlicach wiejskich, czy szkołach. Osiem ciekawych zdjęć zdobi bardzo książeczkę i zbliża czytelnika do tematu. Na zakończenie muszę zaznaczyć, że „Zarys" jest szkicem dzieła p. t. „Dzieje floty polskiej", które znajduje się w druku. Wydaje je Instytut Bałtycki.

Dr. Kazimierz Lepszy uczynił więc dalszy poważny krok naprzód w opracowywaniu polskiej historii morskiej.

J. Modrzejewski.



REGATY ŻEGLARSKIE

na Gople

Zarząd Oddziału Ligi Morskiej w Inowrocławiu zorganizował w dniu 7 b. m. pierwsze regaty żeglarskie na Gople w Kruszwicy.

Regaty otworzył o godz. 14 wiceprezes Oddziału Ligi Morskiej p. Jan Goralewski.

Trasa wynosiła 5 km w formie trójkąta, oznaczonego chorągiewkami. Jako pierwszy do mety z klasy I i II-giej (5 m² żagla) przyszedł Runge Gerard (I. K. S. Inowrocław) w doskonalym czasie 52 min. W dalszej kolejności startują klasy III i IV-ta, t. j. 10 i 15 m² żagla. Jako pierwszy doszedł do mety p. Elek Stefan (15 m² żagla) Ośrodek Ligi Morskiej Kruszwica w czasie 50 min.

Poszczególne wyniki przedstawiają się następująco:

Klasa I 5 m² żagla (5 km trasa):

1. Ronge Gerard (I. K. S. Inowrocław) czas 0.52 min.

2. Maciejewski Edmund (I. K. S. Inowrocław) czas 0.57 min.

3. Benedykciński Wojciech (I. K. S. Inowrocław) czas 0 60 min.

4. Hoffman Zygmunt (I. K. S. Inowrocław) czas 1.07 min.

Klasa II 7 m² żagla (5 km):

1. Żak Edmund (Klub wioślarski Gopło — Kruszwica) czas 1.08 min.

2. Zwierzykowski (I. K. S. Inowrocław) czas 1.08 i pół min.

3. Jarosiński Józef (I. K. S. Inowrocław) czas 1.09 min.

Klasa III 10 m² żagla (5 km):

1. Głowacki Janusz (Kruszwica) czas 0.58 min.

2. Zachwieja Jerzy (Ośrodek Ligi Morskiej) czas 1.06 min.

Klasa IV 15 m² żagla (5 km):

Elek Stefan (Ośrodek L. M. Kruszwica) czas 0.50 min.

2. Wyszomirski Zdzisław (Ośrodek L. M. Kruszwica) czas 1.07 min.

3. Dominiczak Aleksander (I. K. S. Inowrocław) czas 1.017 min.

O najszybszą łódź Gopła:

1. Rahn Aleksander (I. K. S. Inowrocław) czas 35 min. na jachcie „Kujawiak" 55 m² żagla.

2. Elek Stefan (Ośrodek L. M. Kruszwica) czas 42 min. na szalupie 30 m² żagla.

3. Benedykciński Wojciech (I. K. S. Inowrocław) czas 42 i pół min. na żaglówce 5 m² żagla.

4. Krawczyk Henryk (Ośrodek L. M. Kruszwica) czas 43 min. na żaglówce 15 m² żagla.

5. Żak Edmund (Klub wioślarski Gopło — Kruszwica) czas 47 min. na żagl. 10 m² żagla.

6. Ronge Gerard (I. K. S. Inowrocław) czas 48 min. na żaglówce 5 m² żagla.

W regatach brało udział 17 jednostek.

Najlepszy czas w regatach osiągnął Ronge Gerard (I. K. S. Inowrocław), który na żaglówce o 5 m² żagla osiągnął czas 52 min.

na Wiśle

Dnia 21 września odbyły się w stolicy pierwsze po wojnie regaty żeglarskie, zorganizowane przez Yacht Klub Polski. Mimo deszczowej pogody zawodom nadano uroczystą oprawę i odbyły się one przy licznym udziale publiczności. Zaszczycili ją swoją obecnością szef sanitarny Wojska Polskiego gen. dyw. Szarecki i wiceminister Administracji Publicznej Wolski.

Wyniki zawodów: Klasa 12 m 2 żagla 1) Osiński (YKP), 2) Wojnar (YKP), 3) Majda (RKS „Marymont"); klasa 15 m2 żagla: 1) Kobylewski (RKS „Marymont") 2) Krzyżanowski (YKP), 3) Białkowski (YKP); kl. 20 m2 żagla: 1) Plos (YKP), 2) Siewierski (YKP), 3) Mączyński (YKP); kl. 25 m2: 1) Rębis (YKP); kl. 8 m2: 1) Zalewski (YKP), 2) Kucharski (YKP); kl. 10 m2: 1) Urbański („Wisła"); kl. ((O" (olimpijski): 1) Kuśnierz (YKP), 2) Maliszewski (YKP); łajki P 7: 1) Olszewski (YKP), 2) Błaszczyk (RKS „Marymont"), 3) Wierczyński (RKS „Marymont").

Panie 8 m2 żagla: (betki): 1) Kaźmierczakówna (YKP), 2) Turzyńska (YKP).

W zawodach brało udział ponad 30 jachtów. Najlepszy czas w regatach uzyskał Siewierski (YKP), który zajął dlatego drugie miejsce w swoje kategorii, ponieważ opóźnił się ze startem. Ponadto dobrą formę wykazał i zwyciężył w swojej klasie olimpijczyk Kuśnierz.

Wręczenia nagród dokonał komandor Barylski. Wygłosił przy tym krótkie przemówienie, w którym podkreślił wieloletnie tradycje żeglarstwa w Polsce i stolicy oraz powitał z radością liczne kadry nowego narybku żeglarskiego. Przewodniczącym Komisji Regatowej był wicekomandor YKP — Zakrzewski, a delegatem Polskiego Związku Żeglarskiego — Koziński.

ZAWODY O MISTRZOSTWA WOJSKA POLSKIEGO



Komandor Yacht-Klubu Polski, Bronisław Barylski, wręcza zwycięskiemu zawodnikowi nagrodę Y. K. P. Zwycięzcą był marynarz polski.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

JELENIA GÓRA

W ramach Święta Gór „Karkonoszy" w Ośrodku Żeglarskim w Pilchowicach — Zarząd Podokręgu Ligi Morskiej w Jeleniej Górze zorganizował:

1) zawody w pływaniu,
2) zawody szalup wiosłowych,
3) zawody dwójek kajaków.

Pływanie stylem dowolnym:

I miejsce na przestrzeni 400 m zajął ob. Moczydłowski O. M. T. U. R. Jelenia Góra w czasie 7.25 min.

II miejsce w czasie 7.35 m. zajął ob. Biskupski O. M. T. U. R. Jelenia Góra.

III miejsce w czasie 8.02 min. zajął dh. Czuba, 9-ta Drużyna Harcerska — Andrychów.

Zawody szalup wiosłowych na przestrzeni 1000 m:

Czas 11.30 min. I Obsada Drużyny 9-ej Z. H. P. Andrychów;

czas 11.45 min. II Obsada Drużyny 11-ej Z. H. P. Katowice.

Wyściki kajakowe — dwójek na przestrzeni 2000 m:

Czas: 16.50 min. I Obsada Drużyny 11-ej Z. H. P. Katowice; osoby: Wieczorek Henryk, Raizner Józef;

czas: 16.55 min. II Obsada; osoby: Anglik Bronisław, Bajer Franciszek;

czas: 18.000 min. III Obsada; osoby; Pronobis Longin, Brzezim Józef.

Rozdania dyplomów zwycięskim zawodnikom dokonał prezes Ligi Morskiej ob. Stolarczyk na ognisku harcerskim, zorganizowanym przez 11-tę Drużynę Harcerską z Katowic.

POKAZ SPORTÓW WODNYCH

Ośrodek Sportów Wodnych Okręgu Warszawskiego i Stołecznego L. M. przy współudziale klubów wioślarskich i żeglarskich stolicy oraz pomocy technicznej Państwowego Zarządu Wodnego w Warszawie zorganizował w dniu 28 września br. na basenie Portu Czerniakowskiego „Pokaz sportów wodnych".

W imprezie przedstawiono różne sporty wodne, jak:

Kajakarstwo, w pływaniu zespołowym i pojedyńczym w połączeniu z akrobacją na kajakach i turniejem kajakowym, demonstrowali członkowie sekcji kajakowej Klubu Żeglarskiego L. M. „Gryf" z Warszawy.

Sport wioślarski reprezentowały osady W. T. W., W. K. „Wisła" i zbierające obfite brawa widzów osady Warszawskiego Klubu Wioślarek.

Jachty żaglowe od małych P-7 do dużych joli śródlądowych o 35 m² powierzchni żagli reprezentowały Yacht Klub Polski, Y. M. C. A. i Sportowy Klub Pocztowy. Z licznej flotylli wyróżniał się szlachetnością linii jacht kpt. Rembisa.

Motorowy sport wodny demonstrowały motory Klubu „Wisła" oraz prywatne ślizgacze inż. Z. Kołodziejskiego i inż. Cz. Kukawskiego, pokazując zebranym szybkie zwroty i wykonując wielokrotne pętle i ósemki.

Najciekawszym punktem programu była jazda na nartach wodnych, którą demonstrowali członkowie Klubu Żeglarskiego L. M. „Gryf", holowani na deskach przez łodzie motorowe, przydzielone przez P. Z. W.

Pokaz zakończył się popisem jazdy na rowerach wodnych, które wykonali członkowie Klubu Sportowego „Ursus". Na rowerach wodnych własnej produkcji członkowie tego Klubu odbyli w roku bieżącym spływ z Warszawy do Gdańska.

GÓRNICY KOPALNI ZABRZE — ZACHÓD MAJĄ SWOJĄ WIELKĄ CZWÓRKĘ

„Kareł", „Zeflik", „Hanys" i „Mańka"—oto nazwy czterech łodzi ćwiczebnych, ufundowanych przez Oddział Ligi Morskiej przy kopalni Zabrze — Zachód. Jednostki te spełniły dobrze swoje zadanie, służąc przez cały sezon letni br. do przerobienia górników na wioślarzy. Własna przystań, mała flotylla i cała gromada zamiłowanych górników - wioślarzy, to ładny dorobek tego Oddziału Ligi Morskiej.

CZESI W USTCE

W Ośrodku Ligi Morskiej w Ustce bawiła w lecie grupa młodzieży czeskiej, która przebywała w charakterze gości wraz z uczestnikami ośrodka, wynosząc najlepsze wrażenia z nad polskiego morza. Goście odbyli szereg wycieczek i brali udział w rejsie po Bałtyku jachtu Ligi Morskiej „Gen. Zaruski".

Z ROŻNOWA DO GIŻYCKA

Z przyjemnością dowiadujemy się,że 5 uczestników Ośrodka L. M. w Rożnowie, którzy w ubiegłym roku uzyskali tam stopnie sterników, pełnili funkcje instruktorskie na kursie żeglarskim P. U. W. F., zorganizowanym w Giżycku, na jeziorach mazurskich, w sierpniu br.

NA MAZURACH

Jachty Ligi Morskiej w Giżycku zostały w tym roku w pełni wykorzystane dla zapoznania wszystkich uczestników naszego Ośrodka z żeglarstwem, oraz do szkolenia młodzieży akademickiej, przebywającej na kursie żeglarskim, zorganizowanym w sierpniu br. przez P. U. W. F.

„DAR ŻOLIBORZA" WRÓCIŁ

Do portu w Ustce zawinął jacht Ligi Morskiej „Dar Żoliborza", który w ubiegłym roku uległ awarii u wybrzeży Gotlandu.

Uszkodzenie zostało naprawione na stoczni w Szwecji. „Dar Żoliborza" został zabrany przez załogę, która przybyła tam na pokładzie największego jachtu Ligi Morskiej „Generał Zaruski" podczas rejsu do Szwecji.



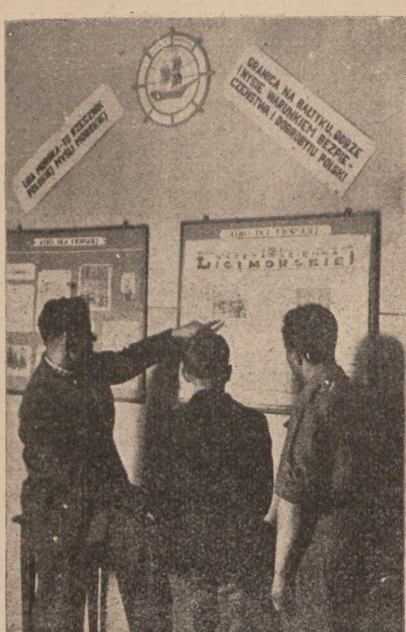
MODELARZE! PAMIĘTAJCIE O NAJMŁODSZYCH WODNIAKACH!

Na zdjęciu widzimy braci Wendołowsk ch z Warszawy, którym starszy brat, żeglarz, zbudował piękny model pływający.

Sezon zimowy nadaje się wspaniale do prac modelarskich. Proście nauczycieli robót ręcznych, aby pozwol li Wam oddawać się modelarstwu również w czasie zajęć szkolnych.



Szkoła Handlowa im. Roeslerów w Warszawie ma dobrze prosperujące koło szkolne Lig Morskiej. Oto kącik marynistyczny tego koła w świetlicy.





Rysunki 12-letn ego Radomira Sąsiadka.

Reprodukujemy rysunki 12-letniego żeglarza, Radomira Sąsiadka, któremu życzyymy owocnej pracy na polu marynistyki, wzywając innych członków kół szkolnych do współzawodnictwa.



„Zawisza Czarny" znany szkuner harcerski, staje się jednostką morską, eksploatowaną jako tramp. Załoga jego składać się będzie z 6 ma-



rynarzy zawodowych i sześciu jungów-harcerzy, służąc jednak nadal celom szkoleniowym i sportowym.

DO WSZYSTKICH CZŁONKÓW SZKOLNYCH KÓŁ LIGI MORSKIEJ

Koleżanki i Koledzy!

Miesięcznik „Młodzież Morska" jest Waszym pismem, które należy prenumerować i czytać, jest organem Szkolnych Kół Ligi Morskiej. Rozwinie szerzej „Wytyczne Pracy". Rozwinie rubrykę z życia organizacji — aby poinformować najszerszy ogół członków o Waszych ważniejszych wydarzeniach i osiągnięciach. Hasłem „Młodzieży Morskiej" jest: „W każdej szkole Koło Ligi Morskiej;". Dlatego „Młodzież Morska" musi dotrzeć do Koła i do każdego członka. W numerze tym znajdziecie Regulamin i Wytyczne Pracy Szkolnych Kół Ligi Morskiej. **Regulamin** mówi o sposobie zawiązania Koła, zebraniach, składkach — obowiązkach i uprawnieniach członków. Przeczytajcie uważnie! — **Wytyczne Pracy** podają, co trzeba robić, aby Koło Szkolne Ligi Morskiej spełniło swoje zadanie i przyczyniło się do wychowania morskiego swych członków.

Do wiadomości Zarządów Szkolnych Kół podajemy adresy Okręgów Ligi Morskiej:

Białostocki — Białystok, ul. Świętojańska 16.
Gdański — Gdańsk, ul. Rokossowskiego 44.
Kielecki — Kielce, ul. Sienkiewicza 21, Hotel Europejski.
Mazurski — Olsztyn, ul. Mazurska 14.
Krakowski — Kraków, ul. Basztowa 10.
Lubelski — Lublin, ul. Pieradzkiego 7.
Łódzki — Łódź, ul. Kościuszki 85.
Poznański — Poznań, ul. Fredry 7.
Pomorski — Bydgoszcz, ul. Świętojańska 13 m. 7.
Rzeszowski — Rzeszów, ul. Unii Lubelskiej 6 — Kuratorium Szkolne.
Radomski — Radom, ul. Żeromskiego 9 m. 2.
Śląsko-Dąbrowski — Katowice, ul. Francuska 12 (Wojew. Dom Kultury).
Szczeciński — Szczecin, Al. Wojska Polskiego 75.
Wrocławski — Wrocław, Pl. Solny.
Warszawski — Warszawa, ul. Widok 10.

OŚRODEK TURYSTYCZNY LIGI MORSKIEJ W GDYNI

Zarząd Gdyńskiego Obwodu Ligi Morskiej przystąpił do budowy Ośrodka Turystycznego w Gdyni, w którym znajdą pomieszczenie wycieczkowicze z głębi kraju, przybywający nad morze.

Brak tego obiektu w Gdyni daje się dotkliwie odczuć ze względu na dużą frekwencję wycieczek, a dotychczas Gdynia domu wycieczkowego nie posiada. Dzięki inicjatywie prezesa Obwodu L. M., Ob. Skwarka Józefa, Gdynia w przyszłym sezonie godnie będzie mogła przyjąć Ligowców przybyłych nad morze.

JACHT KLUB LIGI MORSKIEJ „GRYF" W GDYNI

Jacht Klub Ligi Morskiej „Gryf" otrzymał od gdyńskiego Obwodu L. M. baraki, w których rozpoczął budowę nowego pawilonu. Dotychczasowe pomieszczenia klubu nie są dostosowane do wymogów jakie stawia rosnąca ilość członków — i ożywiona działalność Klubu. Budowę nowego pawilonu należy uważać za objaw ożywionej działalności Ligi Morskiej na Wybrzeżu.

KOŁA SZKOLNE LIGI MORSKIEJ

Jeszcze nie przebrzmiały echa ferii letnich — ledwie rozpoczęła się nauka w szkole, wznowiły pracę nasze Koła.

Z przyjemnością dowiadujemy się ze sprawozdań Zarządów o odbytych już w czerwcu lub wrześniu br. zebraniach Kół, na których zgodnie z punktem 8 Regulaminu — ustępujący Zarząd składa sprawozdanie z działalności oraz przedstawia sprawozdanie finansowe, zatwierdzone przez Komisję Rewizyjną. Nowy Zarząd, wybrany na tym zebraniu, przystępuje do pracy. Ze sprawozdań wynika — jak wielką i czynną stanowimy gromadę, jak sprawy morskie stają się bliskie i bardzo potrzebne młodym i dorosłym: przez działalność Kół szkolnych szerzy się wiedza o morzu i przybywa tysiące nowych członków, którzy zdobyli w tym roku umiejętności potrzebne wszystkim, a szczególnie ludziom morza.

Naprawdę imponująco wyglądają osiągnięcia Kół za ubiegły rok, po zestawieniu i zliczeniu. Setki pięknych wycieczek na wodę, lub na własnych jednostkach, tysiące modeli pływających, wystawy prac Kół zorganizowane dla ogółu kolegów i koleżanek w szkole, dziesiątki tysięcy rysunków, zdjęć i dekoracyj, wykonanych przez członków Kół szkolnych na odczyty, pogadanki, świetlice i akademie. A budowa i reperacja własnych kajaków lub łodzi, prace na przystaniach, gromadny udział w Święcie Morza, to cząstka pracy Kół. W wielkiej już masie prawie 100.000 członków, jakże wiele można zdziałać dla pogłębienia wiadomości — dla poznania i zżycia się z morzem.

Wiele ożywienia w pracy Kół wnoszą ci, którzy wrócili z nad jezior, rzek, z nad morza z kolonii, obozów i kursów. Pływacy, wioślarze, żeglarze i ci z kursów pracy morskiej — to ważne dla Koła osoby! Opowiedzą, pokażą nauczą — jak to jest naprawdę na wodzie, bez przesady i dobranych słów. Że trzeba umieć że trzeba wiedzieć, wytrwać, bo to groźny żywioł choć piękny.

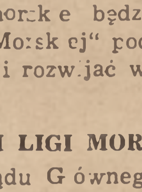
Wiele sprawozdań Kół nadaje się do druku — tyle w nich treści, niektóre przynajmniej wyjątki ich ukażą się w „Młodzieży Morskiej", gdyż nie sposób umieścić wszystkich. Wynika z nich jedno, że już działają i tętnią życiem Szkolne Koła Ligi Morskiej.

Dla ułatwienia osiągnięcia celu naszej pracy, jakim jest wychowanie morskie będziemy w każdym numerze „Młodzieży Morskiej" podawać środki, prowadzące do tego celu i rozwijać wszystkie punkty Wytycznych Pracy.

W. K.

DOM LIGI MORSKIEJ

Z ramienia Zarządu Głównego, Obwód Ligi Morskiej w Gdyni wydzierżawił Hotel „Polska Riwiera", w którym znajdą pomieszczenie pokoje noclegowe, stołówka i restauracja Ligi Morskiej, Klub Morski, Biura Obwodu w Gdyni, świetlica i modelarnia dla Kół Szkolnych.



ZARZĄD SZKOLNEGO KOŁA LIGI MORSKIEJ JEST JEGO MOTOREM

Prace Zarządu Koła, które wykonamy koniecznie w tym miesiącu:

1) uporządkujemy zaraz sprawy organizacyjne,

2) przeczytamy wspólnie Regulamin i sprawdzimy, czy wykonaliśmy zawarte w nim postanowienia, a w szczególności:

a) czy odbyło się zebranie Koła, sprawozdanie ustępującego i wybór nowego Zarządu;

b) czy jesteśmy zarejestrowani w Obwodzie i Okręgu Ligi Morskiej.

Adresy Okręgów L. M. są w „Młodzieży Morskiej".

3) przekażemy połowę zebranych składek do Obwodu L. M.;

4) zgłosimy prenumeratę „Młodzieży Morskiej" — przynamniej 1 egzemplarz na 20-tu członków Koła.

Pamiętamy, że nowy Zarząd winien prowadzić dalej rozpoczęte prace dawnego Zarządu, dlatego musimy dokładnie poznać jego sprawozdanie, kronikę, sprawozdanie Komisji Rewizyjnej. Kronika i sprawozdania są fotografią Waszej działalności, dla następnych Zarządów Kół.

Zbierzemy i spiszemy wszystko, co stanowi dorobek i majątek Koła: książki, modele, fotografie, tablice, mapy, wykresy — a może materiały do budowy kajaka lub modeli pływających itp.

Tak przygotowani zapraszamy naszego Opiekuna, celem nakreślenia programu działalności Koła na najbliższy miesiąc i na dłuższą metę — do końca roku szkolnego.

Opieramy się na Wytycznych Pracy — które są wydrukowane w tym numerze „Młodzieży Morskiej". Wytyczne — to ramowy program, który trzeba wypełnić i ożywić własnymi pomysłami. Plan który nakreślamy — podajemy do wiadomości na zebraniu wszystkich członków i rozdzielimy pracę na wszystkich — wtedy tylko będziemy mieli lepsze i większe wyniki.

Pamiętamy — że najważniejsze, to wykonanie planu — dlatego lepiej, gdy będzie on mniejszy i możliwy do zrealizowania w naszych warunkach, niż wielki i piękny, ale na papierze.

A cel jest wielki — wychowanie morskie młodzieży.

W. K.

WYTYCZNE PRACY KÓŁ SZKOLNYCH

a) Prace świetlicowe.

1. Zorganizowanie świetlicy Ligi Morskiej.
2. Opracowanie i wygłoszenie referatów na temat morza i ziem nadmorskich, ziem odzyskanych i portów, historia Polski współczesnej.
3. Szerzenie wśród młodzieży, rodziny i znajomych wiedzy o sprawach morza.
4. Organizowanie zebrań (czytanie fragmentów literatury marynistycznej, deklamacje, śpiew, inscenizacja).
5. Zapoznanie się z organizacją i historią Ligi Morskiej.
6. Nawiązywanie stosunków ze szkołami na ziemiach nadmorskich, korespondencja z młodzieżą tych szkół.
7. Organizacja „Gwiazdki" dla marynarzy przez przesyłanie im prezentów.
8. Tworzenie bibliotek, zawierających utwory o morzu i ziemiach nadmorskich, marynarce, pracy w porcie, życiu rybaków, podróżach morskich i t. p.
9. Gromadzenie obrazów ściennych, map i planów morskich, portów, ziem nadmorskich i t. p.
10. Zbieranie materiałów do albumów morskich i organizowanie wystaw.
11. Zapoznanie się teoretyczne z żeglugą.
12. Prenumerata i rozpowszechnianie miesięcznika „Młodzież Morska", jako organu kół szkolnych Ligi Morskiej.

b) Prace w terenie i inne.

13. Organizowanie obchodów „Święta Morza".
14. Organizowanie wycieczek nad jeziora i na wybrzeże polskie.
15. Organizowanie obozów letnich nad wodami śródlądowymi i morzem.
16. Poznawanie polskich szlaków kajakowych, żeglarskich i poznawanie ośrodków Ligi Morskiej.
17. Zdobywanie „umiejętności" i „sprawności".
18. Zdobywanie stopni żeglarskich Polskiego Związku Żeglarskiego.
19. Nauka pływania, ćwiczenia na łodziach, kajakach i żaglówkach.
20. Urządzanie kursów teoretycznych i praktycznych: modelarstwa, budowy kajaków i żaglówek.
21. Organizowanie sportów wodnych, a w szczególności wycieczek kajakowych nad jeziora i morze.
22. Organizowanie zawodów z zakresu sportów wodnych pomiędzy Kołami Szkolnymi.
23. Organizowanie „punktów postoju".
24. Organizowanie sportów na lodzie.
25. Organizowanie regat modeli pływających.
26. Poznawanie flag i bander państwowych, klubowych polskich i innych.
27. Współpraca z innymi organizacjami szkolnymi.

U w a g a: Powyższe wytyczne stanowią ogólne ramy do opracowania programu pracy Koła Szkolnego Ligi Morskiej.

Regulamin Kół Szkolnych Ligi Morskiej.

§ 1. Koła Szkolne Ligi Morskiej mogą powstawać w szkołach powszechnych, zawodowych, gimnazjach i wszelkiego typu liceach oraz przy instytucjach o charakterze wychowawczym.

§ 2. W jednej szkole może powstać tylko jedno Koło.

§ 3. Koło szkolne nosi nazwę szkoły, albo stowarzyszenia, przy którym powstało.

§ 4. Koło może powstać, o ile 20 członków wyrazi chęć zoganizowania Koła Ligi Morskiej.

§ 5. Uczeń może być członkiem Koła Szkolnego Ligi Morskiej tylko tej szkoły, do której uczęszcza.

§ 6. Aby założyć Koło Szkolne należy:

a) uzyskać zgodę dyrektora lub kierownika danej szkoły,

b) zwołać zebranie organizacyjne. Na zebraniu organizacyjnym przewodniczy osoba zwołująca zebranie,

c) wyjaśnić zebranym cele i zadania Ligi Morskiej,

d) powziąć uchwałę o założeniu Koła Szkolnego,

e) wybrać Zarząd oraz Komisję Rewizyjną Koła.

§ 7. Wybrany na zebraniu organizacyjnym Zarząd Koła składa się z 3-ch do 5-ciu członków, którzy na pierwszym posiedzeniu Zarządu wybierają spośród siebie prezesa, sekretarza i skarbnika. Komisja Rewizyjna składa się z trzech członków, spośród których na swym pierwszym posiedzeniu wybiera prezesa.

§ 8. Okres urzędowania Zarządu i Komisji Rewizyjnej trwa 1 rok. Corocznie w czerwcu lub na początku roku szkolnego, a najpóźniej do 1-go października winno odbyć się zebranie Koła, na którym Zarząd składa sprawozdanie z działalności i przedstawia sprawozdania finansowe, zatwierdzone przez Komisję Rewizyjną. Na tym zebraniu wybiera się nowy Zarząd Koła.

§ 9. Zgodnie z przepisami o organizacjach uczniowskich, do Koła Ligi Morskiej — Rada Pedagogiczna deleguje spośród grona nauczycielskiego — Opiekuna.

§ 10. Opiekun obecny jest na zebraniach Zarządu i na Walnym Zebraniu Koła, ma pieczę nad pracą Koła i może zawieszać uchwały niezgodne z przepisami szkolnymi i statutem Ligi.

§ 11. Nowopowstałe Koło rejestruje się poprzez Obwód w Okręgu Ligi Morskiej, do którego zwraca się po pieczęć, legitymacje i wydawnictwa.

§ 12. Po ukonstytuowaniu się władz Koła, Zarząd przesyła najbliższemu właściwemu Obwodowi Ligi Morskiej, właściwemu Okręgowi i Zarządowi Głównemu Ligi Morskiej kartę rejestracyjną, w którą poprzednio zaopatruje się w najbliższej komórce Ligi Morskiej.

§ 13. Członkowie Kół Szkolnych lub stowarzyszenia wpłacają składkę miesięczną w wysokości zł 5.

§ 14. Z zebranych składek Zarząd Koła pozostawia do własnego użytku 50%, resztę przekazuje właściwemu Obwodowi Ligi Morskiej.

§ 15. Członkowie Koła mogą brać udział w wycieczkach, obozach, ośrodkach żeglarskich i t. p. imprezach, organizowanych dla młodzieży przez Ligę Morską i korzystają z ulg i zniżek takich, jakie dla danej imprezy są przewidziane.

§ 16. Dla łatwiejszego realizowania celów, którym służy Liga Morska, Koło może tworzyć Sekcje specjalne, żeglarskie, turystyczne i t. p., wynikające z programu prac Koła. Organizację i skład osobowy Sekcji pozostawia się uznaniu Koła.

§ 17. Opiekun Koła może brać udział z głosem doradczym w posiedzeniu Zarządu właściwego Obwodu, do którego Koło należy.

§ 18. Pisma Koła winny być podpisywane przez dwu członków Zarządu i Opiekuna, oraz opatrzone pieczęcią Koła.

Jeżeli Koło Szkolne L. M. nie posiada własnej pieczęci legitymacje Koła winny być stemplowane w Zarządzie Obwodu L. M. Pisma mogą być wysyłane bez pieczęci z czytelnymi podpisami upoważnionych.

§ 19. Członkowie Koła posiadają legitymacje wydane im przez Zarząd Koła z podpisami osób wymienionych w § 18.

§ 20. Zarząd Koła prowadzi ewidencję swoich członków oraz kasowość Koła, która może być kontrolowana przez władze szkolne i władze Ligi Morskiej.

§ 21. Likwidację Koła może uchwalić Walne Zebranie członków, przyczym majątek Koła winien być przekazany najbliższemu właściwemu Obwodowi Ligi Morskiej.

§ 22. Organem Kół Szkolnych Ligi Morskiej jest miesięcznik „Młodzież Morska", którego prenumeratę zaleca się wszystkim Kołom.

U w a g a : Jeżeli w danym środowisku nie ma jeszcze zorganizowanego Obwodu, Koło Szkolne rejestruje się w najbliższym Oddziale Ligi Morskiej.

K O R E S P O N D E N C J E

Wodna Drużyna Harcerzy z Łodzi zorganizowała w Ośrodku L. M. w Kruszwicy swój obóz. Oto co pisze drużynowy:

„Ponieważ obóz w Kruszwicy był przedmiotem obrad Rady Drużyn, mam zaszczyt w imieniu Rady Drużyny wyrazić Kierownikowi Ośrodka i Kapitanowi Wernerowi gorące podziękowanie za nadzwyczaj miłe i korzystne w wynikach dni naszego pobytu.

W pamięci naszej na zawsze pozostaną wspomnienia z obozu w Kruszwicy i pamięć o ludziach, którzy potrafili przywiązać do siebie młode dusze, swoim naprawdę żeglarskim postępowaniem. Z harcerskim pozdrowieniem Czuwaj! Drużynowy — L. Polakowski".

Ob. Faber Zygmunt — Bielska.

Dziękujemy za słowa sympatii dla mies. „Młodzież Morska", wyrażoną w imieniu swoim i kolegów. Podajemy do wiadomości, że:

1) czynna jest wytwórnia żagli, przy Zarządzie Głównym Ligi Morskiej, Warszawa, ul. Widok 10. dokąd należy kierować zamówienia,

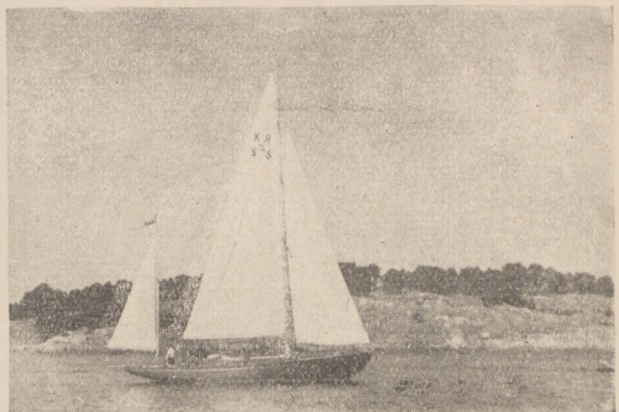
2) z wydawnictw w zakresie modelarstwa posiadamy książkę „Modelarstwo Szkutnicze" J. Czarneckiego w cenie 195 zł z przesyłką pocztową, oraz broszurkę „Modele morskie z kory" w cenie 30 zł z przesyłką pocztową.



Załoga jachtu szkolnego Ligi Morskiej „Generał Zaruski“ popłynęła w tym roku również do Danii, gdzie przyjęto ją niezwykle serdecznie. Kapitan s. j. „Generał Zaruski“, Michał Sumiński, w towarzystwie sternika morskiego, Krystyny Około-Kułak, przyjmuje na pokładzie wizytę posła R. P. w Danii, Ministra Kelles-Krausa, który poprzedniego dnia gościł w poselstwie załogę naszego statku.



Poseł Rzeczypospolitej Polskiej w Szwecji, Minister Ostrowski, w otoczeniu załogi na pokładzie jachtu „Orion“, który wraz z naszymi jachtami „Generał Zaruski“ i „Dar Żoliborza“ odbył rejs po wodach szwedzkich.



Żeglarze nasi spotykają na wodach Bałtyku jachty szwedzkie, podczas rejsu na Bornholm



Pionier żeglarstwa polskiego i wychowawca młodego pokolenia żeglarzy komandor Mieczysław Kusnerz na jolce olimpijskiej podczas regat Y. K. P. w Warszawie.





Oddział stołeczny Ligi Morskiej zorganizował „Pokaz“ sportów wodnych“ w dniu 28 września br. Na zdjęciu widzimy żaglówki, biorące udział tej ciekawej imprezie, która zgromadziła wszystkie kluby stołeczne. Dochód z imprezy przeznaczyła Liga Morska na odbudowę stolicy.



W dok portu Yacht-Klubu w Warszawie podczas regat żeglarskich.

Zdjęcia: Film Polski, Wojskowa Agencja Fotograficzna, Roman Burzyński, Jerzy Wendołowski, Gabriel Sykurski, Warszawa. SIB Photoservice—Moskwa, Star Pressofoto-Kopenhaga.

Miesięcznik. Organ kół szkolnych Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, ul. Widok 10.

Wydawca: Zarząd Główny Ligi Morskiej, Warszawa. Widok 10, tel. 86-210. Konto P. K. O. Nr I—10 20.

Redaguje zespół redakcyjny. Prenumerata roczna zł 300.—, zbiorowa zł. 192.—

Zakł. Graf. „Dźwignia“, W-wa, Widok 24 B-40605

Cena 25 zł.